The St. Lawrence Seaway Authority

Annual Report 1983

84- 4326

The President's Message

March 31, 1984

The Honorable Lloyd Axworthy, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1984.

Our accounts, I am happy to report, show a considerable improvement this past year compared with 1982. The most severe recession since the 1930's, which had a very adverse effect on the Seaway's traffic and revenues, finally abated in early 1983 and by mid-season cargo tonnage on the waterway showed a definite upward trend. By the close of the navigation season, traffic had risen by 5.2% on the Montreal-Lake Ontario (MLO) section and by 2.3% on the Welland over the previous year. This increase, while modest, does give us hope that a return to more normal tonnage levels is underway and for the 1984 season, a modest increase is being forecast.

The recovery in Seaway traffic which took place last season was reflected in increased revenues and, for the first time since 1980, the Authority's income was sufficient to fully cover its operation and maintenance costs Initially, we had budgeted for a loss for the 1983-84 fiscal year but the increased tonnage, together with a small increase in tolls and the continued application of a strict cost restraint program, produced a small profit of $95 thousand by the time the books were closed. This welcome result comprised a profit of just under $3.7 million on the MLO section and a loss of $3.6 million on the Welland; both figures representing a significant betterment of the situation which prevailed in the previous two fiscal years. It also marked the sixth consecutive year that the Authority has operated on a self-supporting basis without the need for parliamentary appropriations or other outside funding.

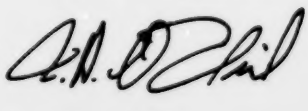
At the present time, it looks as though the Authority's financial results for the 1984-85 fiscal year will be much the same as the past year's, with increased traffic producing enough added revenues to balance off the inflation-induced rise in operation and maintenance costs. It is noteworthy that, despite the need to recoup the deficits incurred during the recession years, the Canadian and U.S. Seaway entities decided to forego any increase in tolls for the 1984 season in recognition of the financial difficulties many Seaway users experienced during the economic downturn. Discussions are now pending to determine an appropriate tolls level for next season.

Operationally, 1983 also proved to be a good year for the Seaway with no significant interruptions to traffic due to accidents, weather conditions or labour problems. Both sections of the waterway experienced a decline in the number of commercial vessel transits and this circumstance, coupled with the overall increase in cargo tonnage, indicates a more efficient usage of the system as the tonnes carried per vessel transit rose significantly.

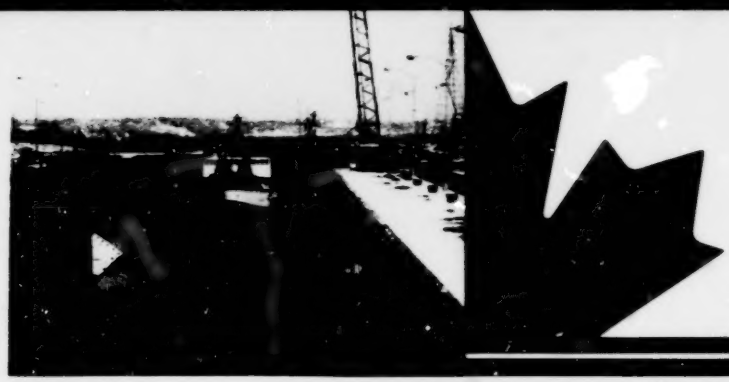
All in all, 1983 was a rather satisfying year which was highlighted on June 2nd by the transit of the one billionth tonne of cargo through St. Lambert Lock since the Seaway opened in 1959. Appropriately enough, this particular tonne consisted of Canadian grain, aboard a Canadian vessel, bound for a down-river elevator on the St. Lawrence and eventual export to a foreign port.

As you know, 1984 marks the Silver Anniversary of the opening of the St. Lawrence Seaway. We are all looking forward to the many events taking place in celebration of this significant milestone in the twenty-five-year history of one of the world's most important transportation systems.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil
President



Traffic

In contrast with our experience during the 1982 season, traffic on the Seaway in 1983 exceeded expectations. The economic upturn in North America which got underway early last year began to impact on Seaway traffic about mid-season and at the close of navigation total shipments had exceeded the previous year's level by 5.2% on the Montreal-Lake Ontario (MLO) section and by 2.3% on the Welland; cargo tonnage reached 45.1 million tonnes and 50.1 million tonnes, respectively, on the two sections. During this same period, vessel transits through the MLO declined from 4,376 to 3,870, and from 5,184 to 4,707 on the Welland Canal. The fact that the increased tonnage level in 1983 was accompanied by a substantial decline in the number of transits indicates, of course, that tonnage per vessel transit rose considerably last year and, therefore, that the system was being made use of in a more efficient and economical manner.

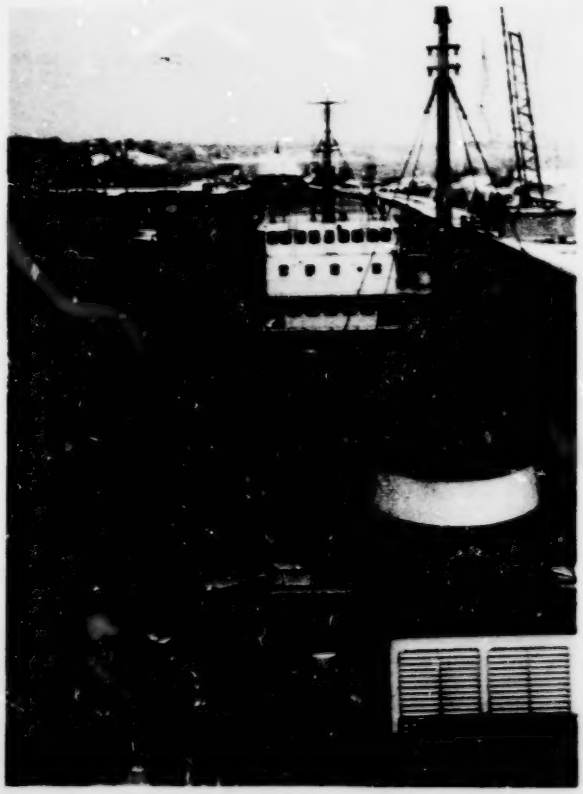
Despite another record year for Canadian grain shipments through the Seaway (17.7 million tonnes on the Welland), combined Canadian-U.S. movements decreased slightly from 1982 to 24.8 million tonnes on the Welland, while on the MLO section they remained at virtually the same level (24.3 million tonnes). The continuing decline in U.S. grain shipments which fell last year by about 18% to 7.1 million tonnes can be attributed both to the strength of the U.S. dollar which has adversely affected the competitive position of U.S. grain in world markets, and to the low level of Soviet grain imports from the U.S. which formerly moved via the Seaway route.

Of special interest in 1983 was the revival of the iron ore traffic. On the MLO section, upbound shipments of Quebec-Labrador ore climbed by more than 38% to 9.2 million tonnes. This sharp increase reflected the substantial recovery which has taken place in the North American steel industry generated in large part by booming automobile sales.

Coal movements, as expected, declined on both sections compared to 1982. Other bulk cargoes such as coke, petroleum products, stone, salt, etc., increased by some 13% to about 7 million tonnes on the MLO, while remaining at much the same level of 13 million tonnes recorded on the Welland in 1982.

General cargo, mainly manufactured iron and steel products, jumped a substantial 50% on the MLO section to about 3 million tonnes and rose moderately on the Welland to 3.3 million. A flood of cheaper steel imports to the U.S. was the main cause for this development.

With the economic recovery underway in North America, the Seaway traffic outlook for 1984 is encouraging. Our present forecast indicates that shipments on the MLO section should be close to 47 million tonnes, about 3.5% above 1983, while tonnage through the Welland Canal is expected to be just under 53 million, about 5% higher than last year.



Finances

The improved traffic situation experienced in 1983 resulted in an increase of more than $2 million in Authority income over what had been anticipated at the beginning of the season. A modest rise in the Seaway Tariff of Tolls, averaging 10%, also contributed to a healthier balance sheet for the 1983-84 fiscal year. The strict cost restraint program, which included a five percent limit on salary increases, continued in effect during the past year and, as a consequence, operation and maintenance expenditures were pared by some $5 million from budget estimates.

As a result of these various circumstances, the $6.9 million deficit that had been expected for last year turned into a modest profit of $95 thousand by the time the books were closed on March 31, 1984. Thus, unlike the year previous, the Authority experienced no erosion of its working capital and was able for the sixth consecutive year to maintain its self-supporting status without recourse to outside funding.

Despite this improvement in the Seaway's financial situation over that which prevailed during the recession period, the outlook for fiscal 1984-85 and beyond, with the toll rates now in effect, is by no means reassuring. To maintain an adequate level of service will inevitably require increases in operation and maintenance costs. On the other hand, the additional revenues generated by the expected rise in Seaway traffic are unlikely to match this increase in expenses, especially since it was decided not to raise tolls this season because of the financial difficulties many Seaway users were experiencing as a result of the economic recession. Thus, unless traffic improves at a considerably faster rate than anticipated at present, the Authority can only expect to realize a modest profit for this year, while the forecast for fiscal 1985-86 indicates a loss position.

To return to a deficit situation after such a brief period in the black is not a welcome prospect, and would certainly prevent any recovery of the $5.7 million in losses to the Authority which have accumulated since 1978. Obviously, consideration must be given to adjusting Seaway tolls in 1985 in order to bring them more in line with the steadily rising costs of providing service to users of the system.

As far as this year is concerned, however, the company is confident it has the resources to enable it to fulfill the self-sufficiency mandate for the seventh year in a row.

Operations

A mild winter resulted in far less extensive ice cover than usual and permitted, in the Montreal-Lake Ontario section, 24-hour navigation on the March 31, 1983 opening date. In the Welland, associated wet conditions delayed some major construction projects postponing the opening to April 5, 1983.

Favourable weather (except during the week of December 12) a moderate traffic demand and well defined closing procedures, contributed to an orderly shutdown in the Montreal-Lake Ontario section. In the Welland, severe cold weather and a rapid ice build-up forced the closing of the canal some three days earlier than the scheduled date of December 30, 1983.

A downbound ocean vessel caused major damage to the lower Beauharnois Lock gates in early November, but in general the system operated without serious problems throughout the 1983 navigation season.

Because of the prevailing economic climate, the Authority continued in 1983 to curtail or postpone wherever possible regular and major maintenance works as well as capital improvements (capacity related or others).

In the Montreal-Lake Ontario section, except for normal maintenance activities, no major works were undertaken.

In the Welland Canal, the removal of the guard gate complex which was started in the fall of 1982, as well as the extension of the tie-up wall above Lock 7, were completed. The Welland Canal Traffic Control Improvement Program moved from the design to the implementation stage and the new system is expected to be in operation by mid-1985.

Seven major works were carried out at the Welland during the non-navigation season involving mainly concrete rehabilitation. Two of these projects were

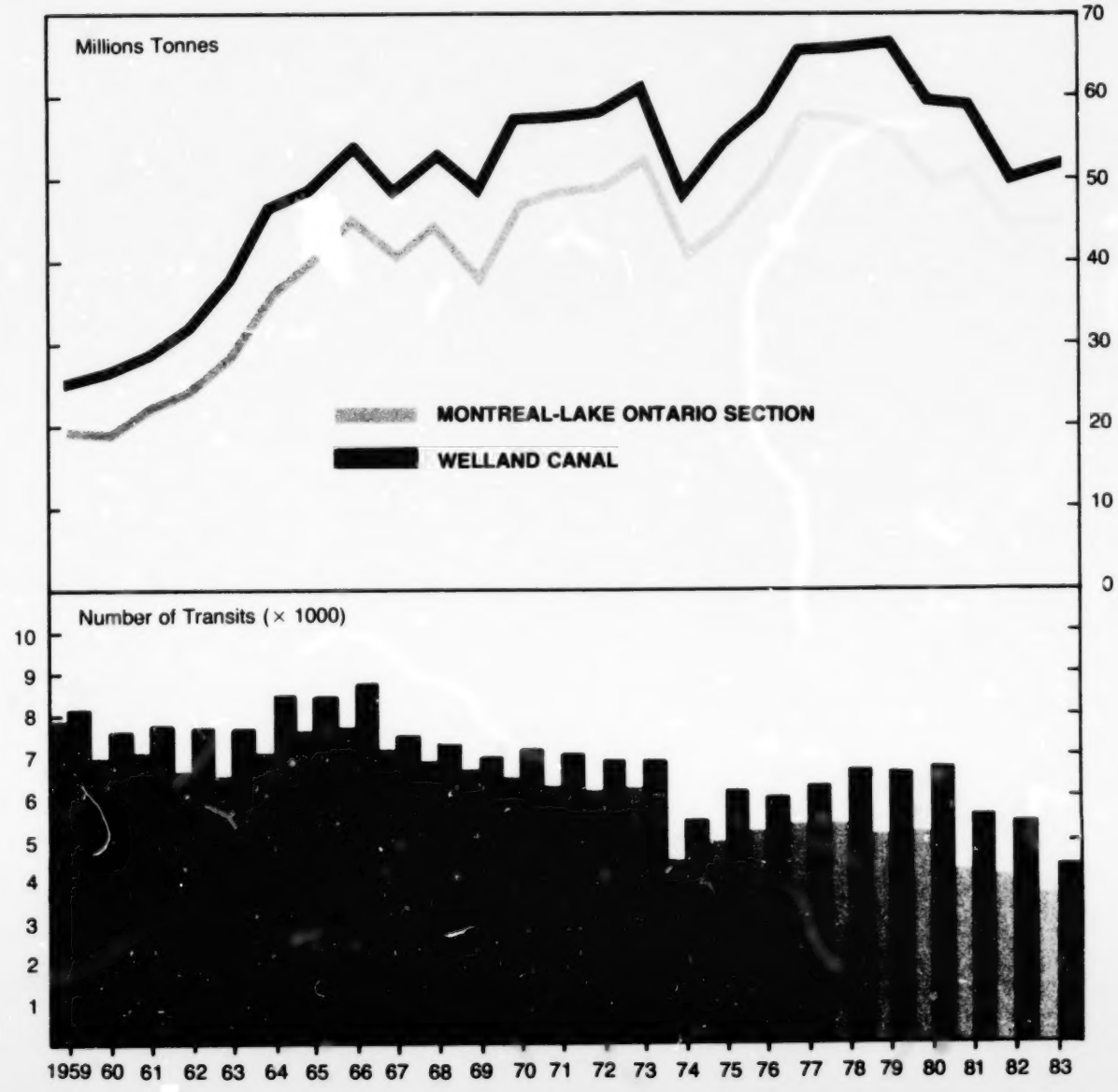
funded under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program.

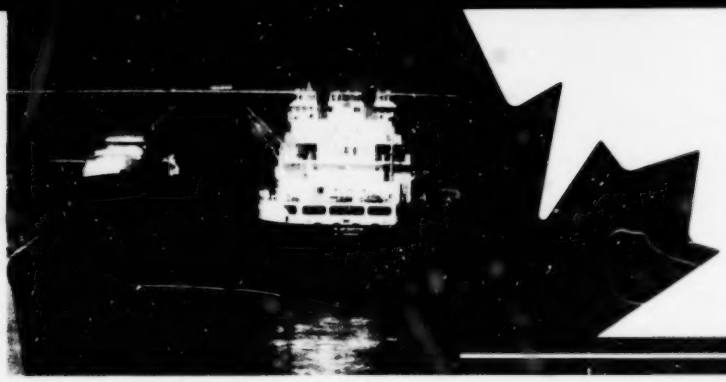
The joint program with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, the U.S. Coast Guard and the Canadian Coast Guard, to develop a reliable all-weather navigation aid system in an effort to improve navigation throughout the Seaway, continued during 1983. The Loran-C data monitoring program started in 1982 was completed in the fall of 1983. Analytical work on the collected data is in progress and results are expected to be available during 1984.

In summing up the year of 1983 on the Seaway, it is fair to say that it represented a considerable improvement over the two recession-plagued years that preceded it. It also marked an important milestone when, on June 2nd, the passage of the billionth tonne of cargo through St. Lambert Lock since it opened in 1959 was recorded. While many uncertainties still lie ahead, the return to healthier economic conditions and an upward trend in Seaway traffic augur well for the future.

Once again, the Authority wishes to thank Seaway employees for the support they have given to management during this period of financial restraint. The Crown Corporation, like the Seaway system itself, has matured substantially in recent years both in terms of efficiency of operation and in responsiveness to the needs of those who use its services. And, as we celebrate this year the twenty-fifth anniversary of the opening of the St. Lawrence Seaway, all members of the organization can take pride in being associated with one of the world's most important transportation systems.

Cargo Tonnages and Vessel Transits — 1959-1983





Auditor's Report

AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Lloyd Axworthy, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1984 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Authority as at March 31, 1984 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Authority, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 18, 1984

Balance Sheet as at March 31, 1984

	1984	1983
Assets		
Current		
Cash and term deposits	$ 15,406,161	$ 11,514,178
Accounts receivable	3,347,047	1,038,917
Accrued interest receivable	2,015,892	1,850,490
Supplies inventory	2,171,217	2,203,640
	22,940,317	16,607,225
Long-term receivables (Note 3)	595,490	730,528
Investments		
Deposit in Consolidated Revenue Fund	5,000,000	—
Canada bonds (Note 4)	37,519,788	40,497,288
Subsidiary companies (Note 5)	9,600	9,600
	42,529,388	40,506,888
Fixed		
Land, locks, canals and other deep waterway facilities (Note 6)	602,095,285	606,505,802
	$668,160,480	$664,350,443
Liabilities		
Current		
Accounts payable	$ 3,902,984	$ 2,694,997
Accrued liabilities	7,235,348	5,265,470
	11,138,332	7,960,467
Long-term		
Accrued employee termination benefits	12,425,428	12,074,078
Deferred interest (Note 7)	210,000,000	210,000,000
	222,425,428	222,074,078
	233,563,760	230,034,545
Equity of Canada		
Contributed capital	$624,950,000	$624,950,000
Deficit	(190,353,280)	(190,634,102)
	434,596,720	434,315,898
	$668,160,480	$664,350,443

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

Statement of Operations

for the year ended March 31, 1984

	Montreal — Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	1983
Revenue						
Tolls	$26,819,546	$28,147,300	$54,966,846	$ —		$48,240,675
Leases and licenses	411,643	1,796,299	2,207,942	86,448		2,131,800
Other	915,422	462,546	1,377,968	424,140		2,036,333
	28,146,611	30,406,145	58,552,756	510,588		52,408,808
Expenses						
Operation	6,204,382	9,158,866	15,363,248	—		14,701,046
Maintenance (Note 8)	8,691,227	12,369,612	21,060,839	87,268		19,988,571
Administration	3,984,408	3,974,657	7,959,065	169,442		8,354,671
Headquarters	3,317,619	4,373,325	7,690,944	36,000		8,878,949
Research and development	501	661	1,162	—		9,187
Depreciation	4,127,271	4,711,747	8,839,018	32,155		8,730,879
Employee termination benefits	496,628	859,907	1,356,535	—		1,492,678
	26,822,036	35,448,775	62,270,811	324,865		62,155,981
Income (loss) from operations	1,324,575	(5,042,630)	(3,718,055)	185,723		(9,747,173)
Investment income	2,371,631	3,126,312	5,497,943	—		6,034,313
Income (loss) before extraordinary item	3,696,206	(1,916,318)	1,779,888	185,723		(3,712,860)
Provision for settlement of claims (Note 9)	—	(1,684,789)	(1,684,789)	—		—
Net income (loss) for the year	$ 3,696,206	$ (3,601,107)	$ 95,099	$185,723		$ (3,712,860)

Statement of Deficit

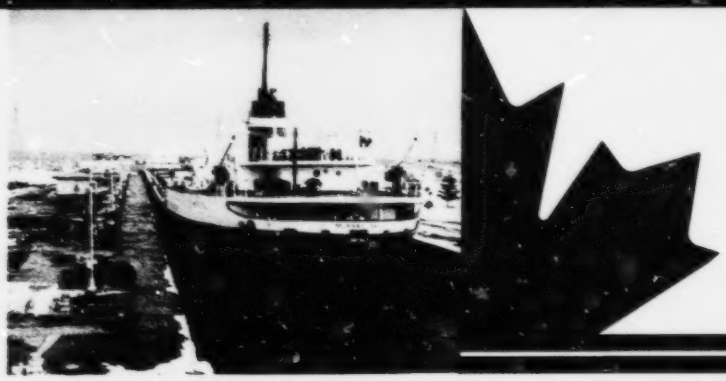
for the year ended March 31, 1984

	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	1983
Deficit (retained earnings), beginning of the year	$191,589,392	$ (955,290)		$186,921,242
Loss (net income) for the year	(95,099)	(185,723)		3,712,860
Deficit (retained earnings), end of the year	$191,494,293	$ (1,141,013)		$190,634,102

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1984

	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total 1984	1983
SOURCE OF FUNDS				
Operations				
Income (loss) before extraordinary item	$ 1,779,888	$185,723	**$ 1,965,611**	$ (3,712,860)
Items not requiring an outlay of funds				
Depreciation	8,839,018	32,155	**8,871,173**	8,730,879
Employee termination benefits	1,356,535	—	**1,356,535**	1,492,678
Loss on disposal of fixed assets	17,645	—	**17,645**	16,935
	11,993,086	217,878	**12,210,964**	6,527,632
Reduction in long-term receivables	135,038	—	**135,038**	129,960
Proceeds on disposal of fixed assets	53,925	—	**53,925**	50,839
Proceeds from maturity of Canada bonds	2,977,500	—	**2,977,500**	—
	15,159,549	217,878	**15,377,427**	6,708,431
APPLICATION OF FUNDS				
Deposit in Consolidated Revenue Fund	5,000,000	—	**5,000,000**	—
Fixed asset additions	4,159,816	372,410	**4,532,226**	7,679,514
Provision for settlement of claims	1,684,789	—	**1,684,789**	—
Transfer of accrued employee termination benefits to current liabilities	1,005,185	—	**1,005,185**	621,712
	11,849,790	372,410	**12,222,200**	8,301,226
Increase (decrease) in working capital	3,309,759	(154,532)	**3,155,227**	(1,592,795)
Working capital, beginning of the year	8,752,985	(106,227)	**8,646,758**	10,239,553
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	$12,062,744	$(260,759)	**$11,801,985**	$8,646,758



Notes to Financial Statements
March 31, 1984

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a proprietary Crown corporation under Schedule D of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(A) SUPPLIES INVENTORY

The supplies inventory is recorded at cost.

(B) INVESTMENT IN SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in the Authority's three subsidiary companies is recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority.

Separate financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public and summarized financial information is disclosed in Note 5.

(C) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. All additions, replacements or major improvements which increase the capacity of the deep waterway system are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(D) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(E) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(F) THOUSAND ISLANDS BRIDGE

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge. The capital assets of the Thousand Islands Bridge were transferred to the Authority at a cost of $1. Subsequent to September 1976, capital expenditures made by the Authority to improve the Thousand Islands Bridge have been recorded as fixed assets (see Note 6). The retained earnings of the Thousand Islands Bridge represent the cumulative earnings of the Bridge while being operated by the Authority.

These financial statements have segregated the operations and assets related to the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation is separate from basic Seaway operations.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities.

The following long-term receivables are outstanding at March 31:

	1984	1983
5¼% amount receivable in blended annual payments of $99,519 including principal and interest, maturing in 1986	**$184,394**	$269,751
5½% amount receivable in blended annual payments of $28,000 including principal and interest, maturing in 1986	**207,384**	223,113
Non-interest bearing amount receivable in annual payments of $33,952, maturing in 1990	**203,712**	237,664
	$595,490	$730,528

4. CANADA BONDS

The Authority has the following investment in Canada bonds at March 31:

	1984	1983
Cost	**$37,519,788**	$40,497,288
Par value	**38,000,000**	41 000,000
Market value	**32,083,125**	37,442,375

5. SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiaries consists of the cost of the shares of the following wholly-owned subsidiaries:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (G.L.P.A.)	15	$1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (S.I.B.C.)	8	8,000
		$9,600

Summarized financial information relating to these subsidiaries based on their most recently completed fiscal years is as follows:

	G.L.P.A. Dec. 31/83	J.C.C.B. Mar. 31/84	S.I.B.C. Dec. 31/83
Assets			
Current	$ 3,902,822	$ 4,631,204	$ 307,551
Fixed	35,094	23,174,828	56,293
	3,937,916	27,806,032	363,844
Liabilities			
Current	2,681,782	1,439,688	140,572
Due to Canada	—	110,756,052	—
Other long-term	3,161,414	663,755	215,272
	5,843,196	112,859,495	355,844
Equity (deficit)	$ (1,905,280)	$(85,053,463)	$ 8,000
Revenues	$10,034,503	$ 6,185,414	$1,424,502
Expenses	10,524,146	10,575,523	1,123,347
Bridge user charge paid to the Authority	—	—	301,155
Loss for the year	$ 489,643	$ 4,390,109	$ —

The bridge user charge is an amount transferred annually to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North

Channel Bridge. At March 31, 1984, $12,213,160 (1983 — $12,514,315) in construction and interest costs remained unamortized.

During the year, the Authority provided J.C.C.B. with administration services for which it charged $528,700 (1983 — $500,000). As at March 31, 1984, $44,058 (1983 — $41,667) remained outstanding in the Authority's accounts.

6. LAND, LOCKS, CANALS AND OTHER DEEP WATERWAY FACILITIES

		1984			1983
	Depreciation Rate	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
Seaway:					
Land	—	$ 31,072,929	$ —	$ 31,072,929	$ 31,024,989
Channels and canals	1%	249,092,865	58,710,225	190,382,640	192,873,568
Locks	1%	235,831,007	75,722,978	160,108,029	156,119,156
Bridges and tunnels	2%	86,390,787	31,303,455	55,087,332	56,721,594
Buildings	2%	12,078,275	5,886,941	6,191,334	6,325,263
Equipment	2-20%	15,446,420	6,683,399	8,763,021	8,899,220
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,018,970	21,299,002	112,719,968	114,060,158
Interest during construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Works under construction	—	3,546,244	—	3,546,244	6,598,321
		800,299,513	199,606,000	600,693,513	605,444,285
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,551,873	150,101	1,401,772	1,061,517
		$801,851,386	$199,756,101	$602,095,285	$606,505,802

No depreciation has been provided on interest of $32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project. It is anticipated that the interest will be cancelled and reversed as part of the second phase of the refinancing of the Authority. This matter has been under study by the Office of the Comptroller General.

7. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of $625 million were converted to equity by parliamentary appropriation. The unpaid interest of $210 million on these loans is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Authority is currently seeking approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the 1984 and 1983 fiscal years.

8. SPECIAL RECOVERY CAPITAL PROJECTS PROGRAM

During the year, the Authority became entitled to $3 million under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program of which $1,143,896 has been received and $1,856,104 is included in accounts receivable. These grants, which relate entirely to the Welland Canal, have been credited to income through a reduction in maintenance charges.

9. EXTRAORDINARY ITEM

The extraordinary item is a provision for settlements related to the Welland By-Pass.

10. INCOME TAXES

The Authority, as a Schedule D Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of capital assets, amounted to approximately $176 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately $6 million and has applied, under Section 37 of the Income Tax Act, to have these costs deferred and made available to reduce the taxable income of future periods.

Unused investment tax credits of approximately $231,000 are available to reduce future taxes payable up to March 31, 1989.

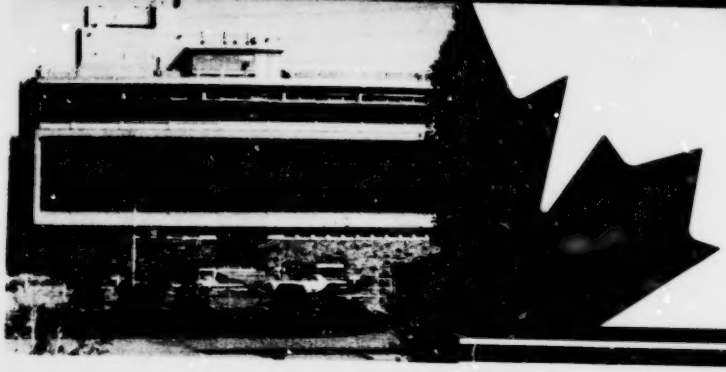
11. COMMITMENTS AND CONTINGENCIES

Contractual obligations for capital and other expenditures, at March 31, 1984 amounted to $961,826 (1983 — $1,779,244).

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant in certain pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority.

12. RECLASSIFICATION

Some of the 1983 comparative figures were reclassified to conform to the presentation adopted in 1984.



Offices

Head Office
Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Executive Officers

President
W.A. O'NEIL

Member
W.F. BLAIR

Secretary
L.E. BELAND

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIER

Counsel
N.B. WILLANS

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Rapport annuel 1983

Le 31 mars 1984

L'honorable Lloyd Axworthy, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1984.

Je suis heureux de signaler que nos comptes de l'année écoulée font voir une amélioration sensible par rapport à ceux de 1982. La pire récession que nous ayons connue depuis 1930 a produit un effet adverse très profond sur le trafic et les recettes de la Voie maritime, mais elle s'est enfin ralentie au début de 1983 et, à la mi-saison, le tonnage des marchandises indiquait une tendance définie vers la hausse. Au moment de la fermeture de la navigation, le trafic avait augmenté de 5,2% sur la section Montréal-lac Ontario (MLO) et de 2,3% sur le canal de Welland par rapport à l'année précédente. Cette hausse, bien que légère, nous laisse espérer qu'un retour à des niveaux de tonnage plus normaux se précise et nous prévoyons une modeste augmentation pour la saison 1984.

La reprise du trafic sur la Voie maritime l'an dernier a permis une hausse des recettes et, pour la première fois depuis 1980, le revenu de l'Administration a suffi à subvenir entièrement aux frais d'exploitation et d'entretien. Au début, nous avions prévu une perte pour l'exercice 1983-1984, mais l'augmentation du tonnage, appuyée par une légère majoration des péages et par l'application continue d'un programme de restriction rigoureuse des dépenses, a produit un léger profit de 95 mille $ à la fermeture des livres. Ce résultat fort bien accueilli représente un profit d'un peu moins de 3,7 millions $ sur la section MLO moins une perte de 3,6 millions $ sur le canal de Welland; ces deux chiffres constituent une amélioration sensible de la situation qui a prévalu au cours des deux années financières précédentes. De plus, et pour la sixième année consécutive, l'Administration a réussi à s'autosuffire sans avoir recours à des crédits parlementaires ou à d'autres sources extérieures de financement.

En ce moment, il semble que le bilan de l'Administration pour l'exercice 19[illegible]-1985 se rapprochera de celui de l'an passé et qu'une augmentation du trafic produira suffisamment de revenus pour compenser la hausse inflationniste des frais d'exploitation et d'entretien. Il est à noter que, malgré la nécessité de recouvrer les déficits subis pendant les années de récession, les autorités de la Voie maritime, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont décidé de ne pas imposer de majoration des péages pour la saison 1984, en raison des difficultés financières que bon nombre des usagers de la voie navigable ont connues durant la dépression économique. Des discussions sont présentement en cours en vue de déterminer un niveau convenable des péages pour la prochaine saison de navigation.

Le message du Président

En ce qui a trait aux opérations, 1983 a aussi été une bonne année pour la Voie maritime: aucune interruption importante du trafic attribuable aux accidents, à la température ou à des troubles ouvriers. Compte tenu de l'augmentation globale du tonnage, la baisse du nombre des transits de cargos enregistrée sur les deux sections de la Voie maritime indique une utilisation plus efficace du système; en effet, le nombre de tonnes transportées par transit s'est considérablement élevé.

À tout prendre, 1983 a été une année plutôt satisfaisante, marquée le 2 juin par le transit de la milliardième tonne de marchandises passant dans l'écluse de Saint-Lambert depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959. Et comme il se devait, il s'agissait d'une tonne de céréales canadiennes à bord d'un cargo canadien, destinée à un élévateur du bas Saint-Laurent, puis éventuellement, à l'exportation vers un port étranger.

Comme vous le savez, 1984 marque le vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous envisageons tous avec plaisir les nombreuses manifestations qui souligneront cette étape majeure de son histoire, soit le jubilé d'argent de l'un des plus importants réseaux de transport au monde.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération,

Le président

W.A. O'Neil

Le trafic

Contrairement à ce qui s'est passé durant la saison de navigation de 1982, le trafic sur la Voie maritime a dépassé nos espérances en 1983. La reprise économique nord-américaine, amorcée au début de l'an dernier, a exercé une influence positive sur le trafic vers la mi-saison; à la fermeture de la navigation, le total des expéditions dépassait de 5,2% celui de l'année précédente sur la section Montréal-lac Ontario (MLO) et de 2,3% celui du canal de Welland; le total des cargaisons a atteint 45,1 millions de tonnes et 50,1 millions sur l'une et l'autre section. Au cours de la même période, les transits de navires sur la section MLO sont passés de 4 376 à 3 870 et de 5 184 à 4 707 sur le canal de Welland. Cette augmentation du tonnage en 1983, accompagnée d'une baisse sensible du nombre des transits, indique, bien sûr, que le tonnage par transit s'est considérablement élevé l'an dernier et que le système a donc été utilisé d'une manière plus efficace et plus économique.

Malgré une autre année record pour les expéditions de céréales canadiennes (17,7 millions de tonnes sur le canal de Welland), les exportations combinées Canada/États-Unis ont légèrement diminué par rapport à 1982, soit à 24,8 millions de tonnes sur le canal de Welland, tandis qu'elles restaient à peu près les mêmes sur la section MLO (24,3 millions de tonnes). La baisse continue des expéditions de céréales des É-U., qui a atteint environ 18% l'an dernier, en passant à 7,1 millions de tonnes, est attribuable à la force du dollar américain qui a affaibli la position concurrentielle des É.-U. sur les marchés mondiaux et à la réduction des importations soviétiques de céréales américaines acheminées autrefois sur la Voie maritime.

La reprise du trafic du minerai de fer en 1983 a été particulièrement intéressante. Sur la section MLO, les expéditions de minerai en provenance du Labrador ont grimpé de plus de 38% à 9,2 millions de tonnes. Cette hausse marquée reflète la reprise importante que l'industrie nord-américaine de l'acier a connue et qui est en grande partie attribuable aux ventes florissantes d'automobiles.

Comme on s'y attendait, les expéditions de charbon ont diminué sur les deux sections par rapport à 1982. D'autres denrées en vrac, par exemple le coke, les produits pétroliers, la pierre, le sel, etc., ont augmenté d'environ 13%, passant à quelque 7 millions de tonnes sur la section MLO, tout en restant presque au même niveau de 13 millions de tonnes enregistrés en 1982 sur le canal de Welland.

Les marchandises générales, surtout les produits manufacturés du fer et de l'acier, ont connu une hausse importante de 50% sur la section MLO pour atteindre 3 millions de tonnes et ont augmenté de façon plus modérée à 3,3 millions de tonnes sur le canal de Welland. Une vague d'importations d'acier de qualité inférieure aux États-Unis a été la cause principale de cette croissance.

Grâce au redressement économique engagé en Amérique du Nord, les perspectives du trafic sur la Voie maritime en 1984 sont encourageantes. Nos prévisions actuelles indiquent que les expéditions sur la section MLO devraient s'approcher des 47 millions de tonnes, soit environ 3,5% de plus qu'en 1983, tandis que sur le canal de Welland le tonnage devrait se situer tout juste en bas des 53 millions de tonnes, soit 5% de plus que l'an dernier.

Les finances

L'amélioration du trafic en 1983 a produit une hausse des recettes de 2 millions $ de plus que prévu par l'Administration au début de la saison. Une faible majoration des péages, de 10% en moyenne, a aussi contribué à obtenir un bilan mieux équilibré pour l'exercice 1983-1984. Grâce au programme de restriction rigoureuse des coûts, qui incluait des hausses salariales limitées à cinq pour cent, et qui est resté en vigueur au cours de l'année écoulée, les frais d'exploitation et d'entretien ont été de 5 million $ inférieurs aux prévisions budgétaires.

Étant donné ce concours de circonstances, le déficit de 6,9 millions $ que nous avions prévu pour l'an dernier s'est transformé en un modeste profit de 95 mille $ au moment de la fermeture des livres, le 31 mars 1984. Ainsi, contrairement à l'année précédente, l'Administration n'a pas subi d'érosion de son capital de roulement et a réussi pour la sixième année consécutive à s'autosuffire sans recourir à des sources extérieures de financement.

Malgré cette amélioration de la situation financière de la Voie maritime par rapport à celle qui a prévalu durant la période de récession, les perspectives pour l'année 1984-1985 et les exercices subséquents, compte tenu des péages en vigueur, sont loin d'être rassurantes. Le maintien d'un niveau satisfaisant de services entraînera inévitablement une hausse des frais d'exploitation et d'entretien. D'autre part, les revenus additionnels produits par l'augmentation escomptée du trafic sur la Voie maritime ne réussiront probablement pas à compenser la hausse des dépenses, surtout à la suite de la décision de ne pas augmenter les péages de 1984 à cause des difficultés financières éprouvées par bon nombre d'usagers de la Voie maritime pendant la récession. Ainsi, à moins que le trafic n'augmente à un rythme beaucoup plus rapide que prévu, l'Administration ne peut s'attendre à réaliser plus qu'un modeste profit cette année, tout en prévoyant une perte pour l'exercice 1985-1986.

Il n'est pas réjouissant de revenir à une situation déficitaire après une si courte période excédentaire; il ne sera certes pas possible de recouvrer les 5,7 millions $ que l'Administration a perdus depuis 1978. Évidemment, il faut envisager en 1985 d'assortir les péages aux frais de plus en plus élevés qu'exige la fourniture des services aux utilisateurs du système.

Toutefois, pour ce qui est de cette année, l'Administration croit disposer de ressources qui lui permettront de s'autosuffire pour la septième année de suite.

L'exploitation

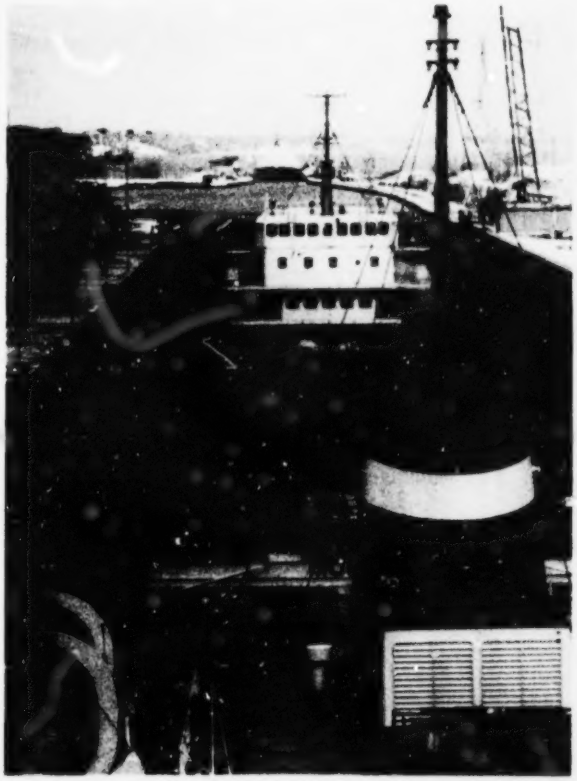
Grâce à un hiver plutôt doux, la couche de glace a été beaucoup moins épaisse que d'habitude au printemps et les navires ont pu naviguer 24 heures par jour sur la section MLO dès l'ouverture, le 31 mars 1983. Sur le canal de Welland, la pluie ayant retardé certains grands travaux de construction, l'ouverture du canal fut remise au 5 avril.

Une température favorable (sauf durant la semaine du 12 décembre), une circulation modérée et des règlements bien définis ont permis une fermeture ordonnée de la section MLO. Sur le canal de Welland, le froid et la formation rapide des glaces ont forcé la fermeture trois jours plus tôt que la date prévue du 30 décembre 1983.

Un océanique descendant a sérieusement endommagé les portes de l'écluse aval de Beauharnois au début de novembre; cependant, le système a généralement fonctionné sans graves difficultés pendant toute la saison de 1983.

À cause des conditions économiques, l'Administration a continué, en 1983, à restreindre ou à retarder en autant que possible les travaux d'entretien réguliers et majeurs de même que les immobilisations, reliées à la capacité ou non.

Sauf pour les travaux d'entretien d'usage, aucun projet important n'a été entrepris sur la section MLO.



Sur le canal de Welland, l'enlèvement de la porte de garde, commencé à l'automne de 1982, de même que l'extension du mur d'amarrage en amont de l'écluse 7 ont été complétés. Le Programme d'amélioration du contrôle de la circulation sur le canal de Welland est passé du stade de la conception à celui de la réalisation; le nouveau système devrait être opérationnel au milieu de l'année 1985.

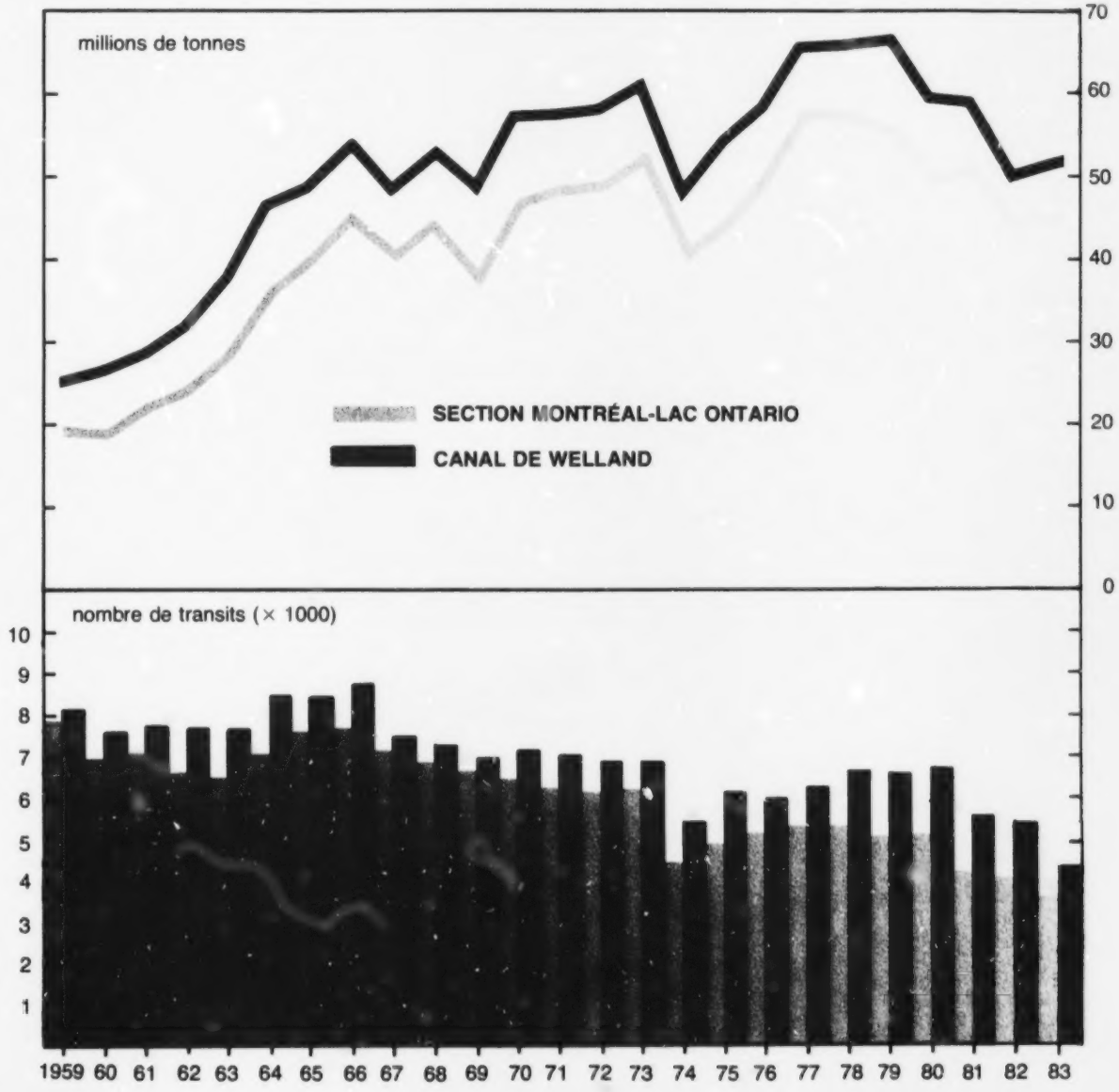
Sept projets importants touchant surtout la réfection d'ouvrages de béton ont été entrepris sur le canal de Welland au cours de l'hiver. Deux d'entre eux étaient financés en vertu du Programme de projets spéciaux de relance du gouvernement fédéral.

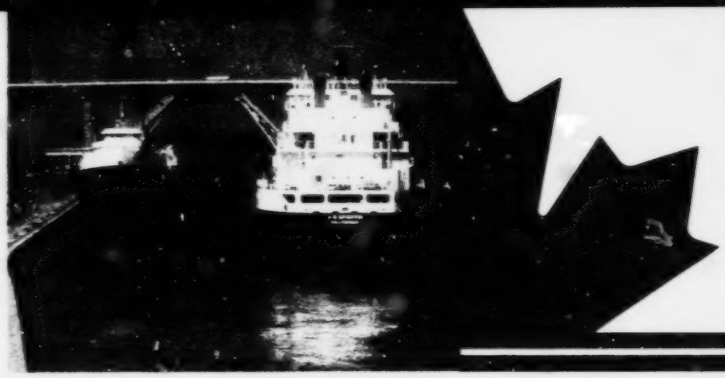
Nous avons poursuivi, de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des É.-U., la U.S. Coast Guard et la Garde côtière canadienne, le programme conjoint de recherche sur un système fiable d'aide à la navigation toutes saisons en vue d'améliorer la circulation sur la Voie maritime. Le programme de contrôle des données Loran-C, commencé en 1982, a été terminé à l'automne de 1983. L'analyse de l'information recueillie est en cours et les résultats devraient être connus en 1984.

Pour résumer l'année 1983, il est juste de dire qu'elle a représenté pour la Voie maritime une amélioration sensible sur les deux années de récession qui l'ont précédée. Elle a aussi été marquée par un fait important; le 2 juin, on enregistrait le passage de la milliardième tonne de marchandise à l'écluse de Saint-Lambert depuis son ouverture en 1959. Malgré les incertitudes qui demeurent, le retour à des conditions économiques plus favorables et une tendance vers la hausse du trafic sur la Voie maritime augurent bien pour l'avenir.

L'Administration tient à remercier les employés de la Voie maritime pour l'appui qu'ils lui ont apporté au cours de cette période de restrictions financières. La société de la Couronne, tout comme la voie navigable qu'elle administre, a évolué sensiblement ces dernières années pour ce qui est de l'efficacité de l'exploitation et de la sensibilité aux besoins des utilisateurs de ses services. Alors que cette année on célèbre le vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, tous les membres de notre organisation peuvent être fiers d'oeuvrer pour l'un des plus grands réseaux de transport au monde.

Tonnages et transits
1959-1983





Rapport du vérificateur

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Lloyd Axworthy, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1984 ainsi que l'état des résultats, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 1984 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que l'Administration, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuees dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le vérificateur général du Canada

Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa (Canada)
le 18 mai 1984

Bilan au 31 mars 1984

	1984	1983
Actif		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	$ 15,406,161	$ 11,514,178
Débiteurs	3,347,047	1,038,917
Intérêts courus	2,015,892	1,850,490
Stocks de fournitures	2,171,217	2,203,640
	22,940,317	16,607,225
Débiteurs à long terme (note 3)	595,490	730,528
Placements		
Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé	5,000,000	—
Obligations du Canada (note 4)	37,519,788	40,497,288
Filiales (note 5)	9,600	9,600
	42,529,388	40,506,888
Immobilisations		
Terrain, écluses, canaux et autres installations en eau profonde (note 6)	602,095,285	606,505,802
	$668,160,480	$664,350,443
Passif		
À court terme		
Créditeurs	$ 3,902,984	$ 2,694,997
Frais courus	7,235,348	5,265,470
	11,138,332	7,960,467
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues	12,425,428	12,074,078
Intérêts reportés (note 7)	210,000,000	210,000,000
	222,425,428	222,074,078
	233,563,760	230,034,545
Avoir du Canada		
Capital d'apport	$624,960,000	$624,950,000
Déficit	(190,363,280)	(190,634,102)
	434,596,720	434,315,898
	$668,160,480	$664,350,443

Approuvé:

le Président	le Contrôleur et Trésorier
W.A. O'NEIL	R.J. FORGUES

État des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 1984

	Secteur Montréal — lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total 1984	1983
Revenus						
Péages	$26,819,546	$28,147,300	$54,966,846	$ —		$48,240,675
Baux et permis	411,643	1,796,299	2,207,942	86,448		2,131,800
Autres	915,422	462,546	1,377,968	424,140		2,036,333
	28,146,611	30,406,145	58,552,756	510,588		52,408,808
Dépenses						
Exploitation	6,204,382	9,158,866	15,363,248	—		14,701,046
Entretien (note 8)	8,691,227	12,369,612	21,060,839	87,268		19,988,571
Administration	3,984,408	3,974,657	7,959,065	169,442		8,354,671
Bureau central	3,317,619	4,373,325	7,690,944	36,000		8,878,949
Recherches et développement	501	661	1,162	—		9,187
Amortissement	4,127,271	4,711,747	8,839,018	32,155		8,730,879
Prestations de cessation d'emploi	496,628	859,907	1,356,535	—		1,492,676
	26,822,036	35,448,775	62,270,811	324,865		62,155,981
Bénéfice (perte) d'exploitation	1,324,575	(5,042,630)	(3,718,055)	185,723		(9,747,173)
Revenus de placements	2,371,631	3,126,312	5,497,943	—		6,034,313
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire	3,696,206	(1,916,318)	1,779,888	185,723		(3,712,860)
Provision pour règlement de réclamations (note 9)	—	(1,684,789)	(1,684,789)	—		—
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	$ 3,696,206	$ (3,601,107)	$ 95,099	$185,723		$ (3,712,860)

État du déficit

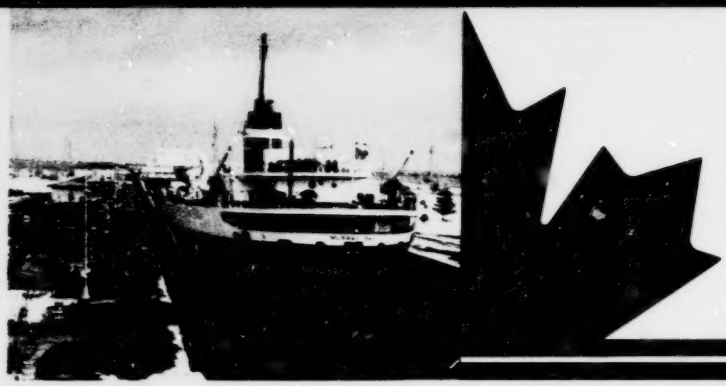
pour l'exercice terminé le 31 mars 1984

	Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total 1984	1983
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	$191,589,392	$ (955,290)		$186,921,242
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	(95,099)	(185,723)		3,712,860
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	$191,494,293	$ (1,141,013)		$190,634,102

État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 mars 1984

	Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total 1984	1983
PROVENANCES DES FONDS				
Exploitation				
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire	$ 1,779,888	$185,723	**$ 1,965,611**	$ (3,712,860
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds				
Amortissement	8,839,018	32,155	**8,871,173**	8,730,879
Prestations de cessation d'emploi	1,356,535	—	**1,356,535**	1,492,678
Perte à l'aliénation d'immobilisations	17,645	—	**17,645**	16,935
	11,993,086	217,878	**12,210,964**	6,527,632
Remboursement des débiteurs à long terme	135,038	—	**135,038**	129,960
Produit de l'aliénation d'immobilisations	53,925	—	**53,925**	50,839
Produit de l'échéance d'obligations du Canada	2,977,500	—	**2,977,500**	—
	15,159,549	217,878	**15,377,427**	6,708,431
UTILISATION DES FONDS				
Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé	5,000,000	—	**5,000,000**	—
Additions aux immobilisations	4,159,816	372,410	**4,532,226**	7,679,514
Provision pour règlement de réclamations	1,684,789	—	**1,684,789**	—
Tranche des prestations de cessation d'emploi courues transférée au passif à court terme	1,005,185	—	**1,005,185**	621,712
	11,849,790	372,410	**12,222,200**	8,301,226
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	3,309,759	(154,532)	**3,155,227**	(1,592,795
Fonds de roulement au début de l'exercice	8,752,985	(106,227)	**8,646,758**	10,239,553
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE	$12,062,744	$(260,759)	**$11,801,985**	$8,646,758



Notes afférentes aux états financiers du 31 mars 1984

1. AUTORITÉ ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et apparaît à l'annexe "D" de la Loi sur l'administration financière comme une corporation de propriétaire de la Couronne.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(A) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures sont inscrits au prix coûtant.

(B) PLACEMENT DANS LES FILIALES

Le placement dans les trois filiales de l'Administration est comptabilisé au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne revient pas à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le public peut se procurer, de façon distincte, les états financiers des filiales et un sommaire de ces données financières est présenté à la note 5.

(C) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. La politique de l'Administration est de capitaliser toutes les dépenses pour les additions, remplacements ou améliorations importantes qui augmentent la capacité de la voie navigable en eau profonde. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

La provision pour l'amortissement est établie selon la méthode linéaire, d'après les taux calculés en fonction de la durée utile prévue des éléments d'actif.

(D) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif concernant ces prestations est comptabilisé dès que celles-ci sont gagnées par les employés.

(E) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et sont comptabilisées de façon courante.

(F) PONT DES MILLE-ÎLES

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles. Les valeurs immobilisées de ce dernier ont été transférées à l'Administration à un coût nominal, soit $1. Après le mois de septembre 1976, les dépenses en capital engagées par l'Administration afin d'apporter des améliorations au Pont ont été inscrites au poste des immobilisations (voir la note 6). Les bénéfices non répartis du Pont des Milles-Îles représentent les bénéfices cumulés provenant de l'exploitation de ce pont par l'Administration.

Les états financiers présentent de manière distincte les activités et les éléments d'actif ayant trait au Pont des Mille-Îles en se basant sur le fait que la gestion et l'exploitation de ce pont sont distinctes des activités usuelles de la voie maritime.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations.

Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

	1984	1983
Une créance venant à échéance en 1986 et portant intérêt à 5¼%, comportant le remboursement annuel d'un montant de $99,519, capital et intérêts réunis	**$184,394**	$269,751
Une créance venant à échéance en 1986 et portant intérêt à 5½%, comportant le remboursement annuel d'un montant de $28,000, capital et intérêts réunis	**207,384**	223,113
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'un montant de $33,952	**203,712**	237,664
	$595,490	$730,528

4. OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements de l'Administration en obligations du Canada etaient, au 31 mars, les suivants:

	1984	1983
Coût	**$37,519,788**	$40,497,288
Valeur nominale	**38,000,000**	41,000,000
Valeur marchande	**32,083,125**	37,442,375

5. FILIALES

Le placement dans les filiales comprend le coût des actions des filiales en propriété exclusive suivantes:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	15	$1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée (C.P.i.V.m.)	8	8,000
		$9,600

Voici un sommaire des données financières se rapportant aux filiales basé sur l'exercice financier récemment terminé:

	A.p.G.L. 31 décembre 1983	P.J.C.C. 31 mars 1984	C.P.I.V.m. 31 décembre 1983
Actif			
À court terme	$ 3,902,822	$ 4,631,204	$ 307,551
Immobilisations	35,094	23,174,828	56,293
	3,937,916	27,806,032	363,844
Passif			
À court terme	2,681,782	1,439,688	140,572
À verser au Canada	—	110,756,052	—
Autres dettes à long terme	3,161,414	663,755	215,272
	5,843,196	112,859,495	355,844
Avoir (déficit)	$ (1,905,280)	$(85,053,463)	$ 8,000
Revenus	$10,034,503	$ 6,185,414	$1,424,502
Dépenses	10,524,146	10,575,523	1,123,347
Redevance pour l'utilisation du pont versée à l'Administration	—	—	301,155
Perte pour l'exercice	$ 489,643	$ 4,390,109	$ —

La redevance versée pour l'utilisation du pont est un montant qui est viré chaque année afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et les frais d'intérêts en ce qui a trait au pont du chenal nord. Au 31 mars 1984, un montant de $12,213,160 ($12,514,315 en 1983) n'avait pas été amorti au titre des frais de construction et des frais d'intérêts.

Au cours de l'exercice, l'Administration a fourni à sa filiale en propriété exclusive P.J.C.C. des services d'administration pour lesquels elle a réclamé une somme de $528,700 ($500,000 en 1983). De ce montant, une somme de $44,058 n'avait pas encore été perçue au 31 mars 1984 ($41,667 en 1983).

6. TERRAIN, ÉCLUSES, CANAUX ET AUTRES INSTALLATIONS EN EAU PROFONDE

		1984			1983
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette	Valeur nette
Voie maritime:					
Terrain	—	$ 31,072,929	$ —	$ 31,072,929	$ 31,024,989
Chenaux et canaux	1%	249,092,865	58,710,225	190,382,640	192,873,568
Écluses	1%	235,831,007	75,722,978	160,108,029	156,119,156
Ponts et tunnels	2%	86,390,787	31,303,455	55,087,332	56,721,594
Bâtiments	2%	12,078,275	5,886,941	6,191,334	6,325,263
Matériel	2-20%	15,446,420	6,683,399	8,763,021	8,899,220
Modifications — dépenses pour propriétés possédées par d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	1%	134,018,970	21,299,002	112,719,968	114,060,158
Intérêt au cours des travaux de construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Travaux en cours	—	3,546,244	—	3,546,244	6,598,321
		800,299,513	199,606,000	600,693,513	605,444,285
Pont des Mille-Îles:					
Améliorations	2%	1,551,873	150,101	1,401,772	1,061,517
		$801,851,386	$199,756,101	$602,095,285	$606,505,802

Aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de $32.8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland. On prévoit que cet intérêt sera annulé et renversé dans le cadre de la seconde partie du refinancement de l'Administration. Ce sujet est à l'étude par le Bureau du Contrôleur général.

7. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'un montant de $625 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de $210 millions, sont présentés au bilan au titre d'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus requis de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme puisque l'Administration est présentement à demander l'autorisation au Parlement que soit remis le solde des intérêts non payés.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices financiers de 1984 et 1983.

8. PROGRAMME DES PROJETS SPÉCIAUX DE RELANCE

Au cours de l'exercice, l'Administration est devenue admissible à une subvention de $3 millions dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement fédéral. De cette somme, l'Administration a reçu $1,143,896 et un montant de $1,856,104 a été porté au poste des débiteurs. Ces subventions, qui ont trait entièrement au canal Welland, ont été créditées aux revenus suite à une réduction des frais d'entretien.

9. POSTE EXTRAORDINAIRE

Le poste extraordinaire représente une provision pour des paiements ayant trait à la voie de dérivation du canal Welland.

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société de la Couronne selon l'annexe "D", est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucune loi provinciale de l'impôt sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ $176 millions. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ $6 millions et a fait une demande en vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu afin que ces dépenses soient différées et disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices subséquents.

Des crédits d'impôt à l'investissement inutilisés d'environ $231,000 pouvant réduire les impôts futurs à payer sont disponibles jusqu'au 31 mars 1989.

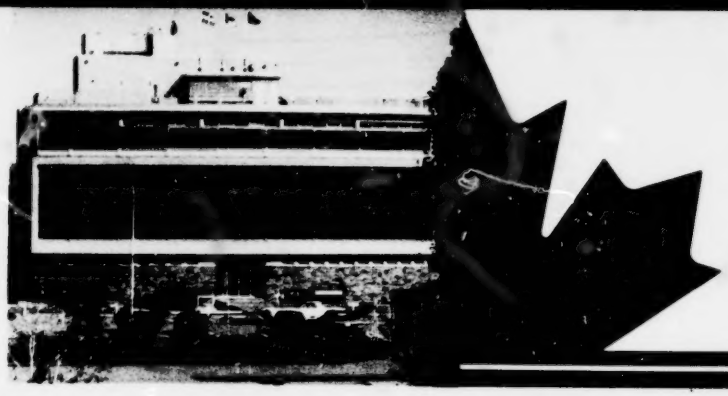
11. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Les engagements contractuels concernant des dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1984 à $961,826 ($1,779,244 en 1983).

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse dans certains procès en cours ou dont on la menace. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration.

12. RECLASSEMENT

Certains chiffres comparatifs de 1983 ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée en 1984.



Bureaux

Siège social
Tour "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508 avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Personnel de direction

Président
W.A. O'NEIL

Membre
W.F. BLAIR

Secrétaire
L.E. BELAND

Vice-président, Région ouest
M.S. CAMPBELL

Ingénieur en chef
H.L. FERGUSON

Contrôleur et trésorier
R.J. FORGUES

Directeur de l'exploitation et de l'entretien
J.M. KROON

Directeur de la planification de l'entreprise
J.B. McLEOD

Vice-président, Région est
E.J. ROSSI

Premier conseiller en économique du Président
G.V. SAINSBURY

Directeur du personnel et de l'administration
C.G. TRÉPANIER

Avocat-conseil
N.B. WILLANS

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Canada K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)